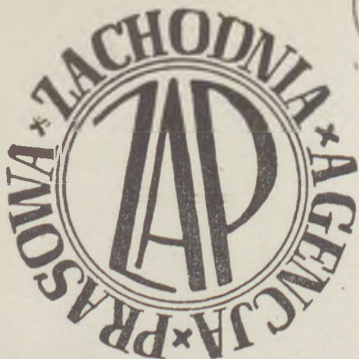




ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1 — Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr 47/Ip.

BIULETYN INFORMACYJNY

I. PORTY I MORZE:

14 bander witał Gdańsk w styczniu

Gdańsk (ZAP). Do portu gdańskiego w styczniu (od 26 grudnia do 26 stycznia) zawinęło 170 statków o tonażu 314,323 BRT i 171.936 NRT pod 14 banderami. Najwięcej było statków szwedzkich — 57, duńskich 55, fińskich 27, sowieckich 10, norweskich 5, polskich 5, włoskich 3, francuskich 2, i po 1 kanadyjskim, greckim, szwajcarskim, angielskim, amerykańskim, holenderskim.

Na wyjściu w tym samym czasie znajdowało się 169 statków pod 14 banderami.

Duńczycy zakładają linię żeglugową między Szczecinem i Skandynawią

Szczecin (ZAP). Do portu szczecińskiego wszedł duński statek „Garonne". Jest to pierwszy rejs tej jednostki pomiędzy portami skandynawskimi oraz Szczecinem. „Garonne" będzie odtąd stale kursował na tej trasie.

Nowa linia założona przez duńskie towarzystwo żeglugowe „Det Foreneda Dampskips Selskab" z Kopenhagi. Towarzystwo utrzymuje również linię żeglugową łączącą Gdynię i Gdańsk z portami skandynawskimi.

Port szczeciński otrzymuje nowe holowniki

Szczecin (ZAP). Do Szczecina przybył nowy holownik portowy zakupiony w Holandii przez Linię Żeglugową Gdynia — Ameryka. Holownik nosi nazwę „Ibis". Jest to jednostka nowa, zbudowana w 1947 roku (wyporność 55 BRT).

47/Ip.



Holownik będzie obsługiwał port szczeciński.

Z warsztatów Szczecińskiego Urzędu Morskiego spuszczony został na wodę wyremontowany na miejscu holownik „Lampart". Jednostka ta dostosowana jest również do łamania lodu. Holownik został wydobyty w rejonie Świnoujścia i będzie pracował w Szczecinie.

Przemysł węglowy rozbudowuje urządzenia portowe i zwiększa eksport

Katowice (ZAP). W związku z projektowanym w roku 1948 wzrostem przeładunku węgla i koksu w polskich portach, przemysł węglowy przeznacza ponad pół miliarda zł na inwestycje portowe. Największe kredyty przeznaczone są dla portu gdańskiego, gdzie koszt zamierzonych w 1948 r. inwestycji wyniesie 214 milionów zł. Na odbudowę i rozbudowę urządzeń portowych w Szczecinie przemysł węglowy wyasygnuje 191,5 miliona zł, a na inwestycje w porcie gdyńskim — 184,5 miliona zł. Z zamówionych w kraju przez przemysł węglowy 16 dźwigów portowych i 4 żurawi — 9 dźwigów oddanych zostało już do użytku. 10 dźwigów siedmiotonowych zamówiono w Czechosłowacji. Port szczeciński uzyska ponadto taśmowiec o średniej wydajności 10 tys. ton na dobę.

Eksport węgla przez Szczecin

Szczecin (ZAP). Głównym artykułem eksportowym portu Szczecińskiego jest węgiel. W roku 1947 węgiel stanowił 99% towarów eksportowanych. Najwięcej węgla zabierała ze Szczecina Szwecja. (385 tysięcy ton). Na drugim miejscu znajduje się Dania ze 114 tysięcy ton. Trzecie miejsce zajmuje Finlandia z 38 tys. ton i wreszcie Norwegia z 35 tys ton.

W nowym roku rozpoczął się również w Szczecinie eksport węgla do Belgii.

Pomyślne wyniki połowów ryb w styczniu

Świnoujście (ZAP). Tegoroczne wyniki połowów ryb w miesiącu styczniu w porównaniu z rokiem ubiegłym są bardzo dobre. W roku 1947 w styczniu ze względu na ogromne mrozy rybacy złowili zaledwie 30 ton, natomiast w roku bieżącym aż 200 ton.

Połowy były przeprowadzane zarówno na Bałtyku jak i na Zalewie. W drugiej połowie miesiąca rybacy z baz morskich rejonu ujścia Odry (przede wszystkim ze Świnoujścia i Dziwnowa) przenieśli się z morza na Zalew. W Zalewie złowiono 136 ton ryb, a na morzu 62 ton. Najwięcej złowiono dorsza — 52 tony, płoci — 65 ton oraz sandacza 35 ton.

Przez porty polskie eksportowane będą towary jugosłowiańskie

G d y n i a (ZAP). Równocześnie z wejściem do Gdyni pierwszego statku jugosłowiańskiego „Kozara" podpisana została umowa polsko-jugosłowiańska, na mocy której firma gdyńska „Baltona" prowadzić będzie eksport towarów jugosłowiańskich ze stref wolnocłowych portów polskich. Firma „Baltona" będzie odsprzedawała zagranicę głównie wina, które będzie sprzedawała również na statki, skóry, wyroby galanteryjne, wyroby ludowe, wyroby metalowe. Eksportem tych towarów objęta będzie również Ameryka.

II. PRZEMYSŁ I KOMUNIKACJA

W styczniu wydobyto 5,7 miliona ton węgla

K a t o w i c e (ZAP). Miesiąc styczeń 1948 r. przyniósł nowy rekord kopalń. Dotychczas największe miesięczne wydobycie zanotowano w październiku 1947 r., kiedy wydobyto 5.760.559 ton węgla. Październik liczył jednak 27 dni roboczych, podczas gdy styczeń 1948 r. — tylko 25 dni. W ciągu tych 25 dni wydobyto prawie tyle węgla, co w ciągu 27 dni października, a mianowicie 5.690.760 ton. Plan produkcyjny został przy tym w całym przemyśle węglowym wyniosła 1.168 kg, w Zagłębiu w całym przemyśle węglowym wyniosła 1.168 kg w Zagłębiu Śląsko-Dąbrowskim zaś 1.209 kg na jednego robotnika.

Produkcja i zbyt węgla

W a r s z a w a (ZAP). W kwietniu r. 1945 wydobycie węgla w polskich kopalniach wyniosło 933 tys. ton, wobec przeciętnego wydobycia miesięcznego w r. 1938 — 3,2 miln. ton. Już jednak w styczniu 1946 r. przedwojenne przeciętne miesięczne wydobycie zostało przekroczone i od tej chwili rosło stale, by w połowie r. 1947 przekroczyć 5 miln. ton.

Podobnie przedstawia się rozwćj produkcji koksu — od początku r. 1946 Polska produkuje więcej niż przed wojną.

Zbyt węgla w kraju już w ostatnich miesiącach r. 1946 przewyższył odpowiednią przeciętną z r. 1938. Eksport węgla, który stał się fundamentem odbudowy, w pierwszych miesiącach r. 1946 przekroczył poziom przedwojenny.

Wszystkie warsztaty kolejowe zostaną odbudowane w 1948 roku

W a r s z a w a (ZAP). Zjazd naczelników służby mechanicznej i naczelników warsztatów kolejowych, który odbył się w ostatnich dniach stycznia b. r. poświęcony był m. in. dotychczasowym postępom w odbudowie warsztatów kolejowych, wydajności napraw, i planom na r. 1948.

W wyniku działań wojennych warsztaty kolejowe uległy zniszczeniu w 79%. Prógram ich odbudowy został rozłożony na okres 4-letni i był planowo realizowany. Na rok 1948 pozostało jeszcze do odbudowy kilkanaście procent zniszczeń.

W roku 1948 odbudowa warsztatów zostanie zakończona.

W ciągu całego roku 1947 ilość nieuszkodzonych parowozów wzrosła o 700, ilość nieuszkodzonych wagonów osobowych wzrosła o 1.750 szt., ilość nieuszkodzonych wagonów towarowych wzrosła w tym czasie do 21.600 szt. W r. 1948 zostanie prawdopodobnie zakończona akcja naprawiania taboru uszkodzonego, w okresie późniejszym warsztaty i parowozownie przystąpią już do normalnej konserwacji.

Porównując r. 1947 z rokiem 1946 należy stwierdzić, że wydajność pracy w warsztatach wzrosła w r. 1947 w stosunku do r. 1946 o 20%, również przewozy zwiększyły się o 20% — podczas gdy personel służby mechanicznej wzrósł zaledwie o 2%.

Nowe ciężkie szlifierki

Radom (ZAP). W fabryce „FL" w Radomiu wykonano pierwszą serię polskich szlifierek. Są to szlifierki polskiej konstrukcji, wyprodukowane z krajowego materiału, na które istnieje duże zapotrzebowanie zakładów fabrykujących narzędzia.

Produkcja Przemysłu Kotlarskiego

Warszawa (ZAP). W tym roku przemysł kotlarski rozpocznie produkcję szeregu nowych artykułów jak kotły parowozowe i inne (3.658,5 t.), rurociągi z armaturami (677,4 t.) chemiczna aparatura żelazna (1.236,8 t.), urządzenia chłodnicze i ich części (162 t.) oraz remont statków śródlądowych.

Najbliższym zadaniem, jakie stoi przed przemysłem kotlarskim, jest uruchomienie fabrykacji kotłów wysokoprężnych o ciśnieniu od 64 do 80 atmosfer (przed wojną fabrykowano kotły o maksymalnym ciśnieniu do 25 atm.), oraz turbin parowych o mocy 25 KW.

Największą fabryką tego rodzaju będą po rozbudowie Zakłady Budowy Maszyn i Aparatów w Nysie.

Nowa maszyna do szycia

Radom (ZAP). Fabryka „FL" w Radomiu przepracowała i wykonała prototyp pierwszej polskiej maszyny do szycia. Jest to maszyna ciężka typu krawiecko-konfekcyjnego.

Nowa maszyna wykonana została z materiału krajowego rękoma polskich rzemieślników, pracuje przy 2.800 obrotach na minutę. Napęd ma elektryczny, puszczanie i hamowanie odbywa się za pomocą pedału nożnego. Przygotowania konstrukcyjne i wykonanie pierwszego prototypu trwały 12 miesięcy. Cała produkcja roku 1948, która wyniesie 2 tys. sztuk, została zamówiona przez przemysł konfekcyjny w Łodzi.

Szybka odbudowa linii kolejowych

Kołobrzeg (ZAP). W okresie od roku 1945 do 1947 koleje polskie uruchomiły na terenie Pomorza Zachodniego 1.084 km linii kolejowych. Obok tego odbudowano 44 km linii jednotorowej i 52 km linii dwutorowej. W tymże czasie otwarto 127 stacyj różnych wielkości oraz 307 przystanków kolejowych.

Plany za rok 1948 przewidują przede wszystkim budowę drugiego toru na linii Krzyż—Stargard oraz drugiego toru na linii Szczecin—Gryfino. Ważną jest również rozbudowa torów stacyjnych na linii Szczecin—Kostrzyn. Dalej Kołobrzeg ma otrzymać połączenie z Trzebiatowem i Słosinko ze Szczecinkiem.

Nadzwyczaj ważne są odbudowy przeprowadzone na liniach w kierunku na Poznań i Warszawę oraz na Wrocław i Śląsk. Jest to ważne ze względu na duży ruch, jaki przewiduje się na tych liniach.

Linia na Wrocław i Śląsk będzie miała zasadnicze znaczenie dla eksportu węgla przez port szczeciński. Dla jej uruchomienia konieczne jest odbudowanie pod Szczecinem mostu kolejowego na Odrze o konstrukcji zwodzonej.

480 milionów złotych na drogi Śląska Opolskiego i Górnego

Opole (ZAP). Tegoroczny budżet przewiduje na odbudowę i konserwację dróg Śląska Opolskiego, Górnego i Zagłębia Dąbrowskiego sumę 480 milionów. Wspomniany kredyt dotyczy dróg państwowych i wojewódzkich.

Wzrastają przewozy na Odrze

Wrocław (ZAP). Trzyletni Plan Inwestycyjny przewiduje na rok 1950 przewóz 1.800.000 ton węgla wodą do Szczecina i tyleż rudy i innych towarów z powrotem.

Obecnie kursuje na Odrze 643 barki o tonażu od 400 do 500 ton. Po oddaniu do ruchu remontowanych barek na stoczniach odrzańskich oraz po sprowadzeniu pewnej ilości taboru czeskiego ogólna ilość barek na Odrze zbliży się do 700 sztuk.

Jedna barka 400—500 tonowa może na trasie Gliwice—Szczecin przewieźć w sezonie w dół rzeki 1.500 ton a z powrotem 750 ton. Cały więc tabor Odrzański będzie mógł przewieźć w roku bieżącym około 1.000.000 ton węgla, a z powrotem około 500.000 ton rudy.

W latach 1949/50 w miarę dalszych remontów taboru około 200 barek, przewozy winny wzrastać i przypuszczalnie przekroczyć 2.000.000 ton.

Maszyny włókiennicze

Wrocław (ZAP). Fabryka Maszyn Włókienniczych w Kamiennej Górze — po gruntownym remoncie — rozpoczęła produkcję. Pierwszy transport w liczbie kilkudziesięciu maszyn przeznaczono na potrzeby rynku krajowego. Obecnie fabryka produkować będzie zarówno na potrzeby wewnętrzne, jak i na eksport.

Załoga fabryki składa się przeważnie z repatriantów z Francji, wysoko kwalifikowanych fachowców technicznych.

Kredyty na odbudowę Ziemi Pyrzyckiej

Pyrzyce (ZAP). Najżyźniejszymi terenami na Pomorzu Zachodnim są okolice jeziora Miedwie w powiecie pyrzyckim. Te właśnie rejony zostały w czasie wojny najsilniej zniszczone.

Państwowy plan inwestycyjny przewiduje szybką likwidację odłogów i zagospodarowanie tych terenów. Akcja ta pójdzie dwutorowo: Wojewódzki Wydział Odbudowy przeprowadzi remont zniszczonych gospodarstw indywidualnych, które następnie oddawane są osadnikom, a z drugiej strony kredyty w wysokości 100 milionów zł otrzymały majątki państwowe.

Ze 100 mil. zł. 46 mil. przeznacza się na remonty uzupełniające. Za 35 milionów złotych wzniesione zostaną obiekty nowe na tych terenach, na których z powodu braku budynków niemożliwa była dotychczas pełna praca na roli. Reszta kredytów przeznaczona jest na cele specjalne jak odbudowę linii kolejowych, instalacji wodociągowych i t. p. Dużą uwagę zwraca się na remont odpowiedniej ilości mieszkań. Poza mieszkaniami, zabudowaniami gospodarczymi na majątkach i dla pracowników, przeprowadzi się również remonty szkół itp. W każdym majątku tworzone będą biblioteki, świetlice oraz stacje opieki nad matką i dzieckiem.

Elektryfikacja Żuław

Elbląg (ZAP). Przed wojną wszystkie osady rolne, położone na Żuławach były zelektryfikowane. Na skutek działań wojennych sieć doprowadzająca energię elektryczną do poszczególnych zagród, transformatory jak i inne urządzenia uległy zniszczeniu.

Po odbudowaniu Żuław — planuje się odbudowę urządzeń elektrycznych. Projektuje się zelektryfikować w roku 1948, 100 gromad wiejskich, dalsze wsie i osiedla będą zelektryfikowane w następnym roku. Całkowity koszt odbudowy urządzeń elektrycznych na Żuławach wyniesie około 100 mil. zł.

III MISCELLANEA

Import w Planie Inwestycyjnym

Warszawa (ZAP). Plan inwestycyjny przewiduje w roku bieżącym wydatki na import inwestycyjny w wysokości ponad 30 miliardów zł. Stanowi to z górą 75 mil. dolarów. Nie wyraża to jednak, ani globalnej sumy wydatków Polski z tytułu tego importu, ani też nie reprezentuje ogólnej wartości dóbr inwestycyjnych jaka nadejdzie w ciągu bieżącego roku. Poza wydatkami bowiem przewidzianymi w Planie Inwestycyjnym, państwo będzie obarczone spłatami kredytów zagranicznych, udzielonych Polsce na cele inwestycyjne w latach ubiegłych oraz zaliczkami za przywóz w latach przyszłych.

Ogólna wartość importu inwestycyjnego w roku bieżącym będzie również o wiele wyższa. Plan Inwestycyjny nie obejmuje przywozu dóbr pochodzących z kredytu demobilowego (amerykańskiego i brytyjskiego) Banku Importu — Eksportowego oraz Reparacji. Należy przewidywać, że wartość globalna importu inwestycyjnego w roku 1948 osiągnie blisko 60 miliardów zł.

Import kredytowy będzie się składał zasadniczo z dóbr o charakterze przemysłowym oraz przeznaczonych dla naszego transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego oraz sprzętu portowego.

Przywóz urządzeń przemysłowych importu finansowego przez Plan Inwestycyjny obejmuje asortyment różnego rodzaju artykułów. Głównym odbiorcą tego importu będzie przemysł. Kwota przewidziana dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu wynosi 55 proc. ogólnej sumy wydatków przeznaczonych na import.

Więcej niż połowa przewidzianych kwot przypada na sprzęt konieczny dla przemysłu hutniczego, metalowego i węglowego. Jest to wynikiem bądź potrzeby wymiany zużytego i przestarzałego sprzętu bądź realizacją dalszych zadań planu gospodarczego, zmierzającego do dalszego powiększenia i rozszerzenia produkcji przemysłowej. Znaczne kredyty są również przewidziane dla innych przemysłów a w szczególności energetycznego, chemicznego, skórzanego, elektrotechnicznego i paliw płynnych.

Następnym inwestorem jest Ministerstwo Żeglugi. Udział jego w ogólnym przywozie wynosi ponad 11 proc. Większość wydatków przeznaczono na powiększenie tonażu floty oraz rozbudowę urządzeń portowych celem dostosowania ich do potrzeb szybko wzrastających obrotów towarowych z zagranicą. Znaczny też nacisk położony został na powiększenie rybołówstwa morskiego.

Trzecim z kolei inwestorem jest Ministerstwo Komunikacji. Kwoty przyznane temu Ministerstwu przekraczają 7 proc. wydatków przewidzianych planem importu. W ramach tego resortu polityka gospodarcza idzie w kierunku zwiększenia motoryzacji, podniesienia i usprawnienia żeglugi śródlądowej, w pierwszym zaś rzędzie na Odrze, zwiększenia lotnictwa cywilnego, przede wszystkim zaś zaopatrzenia kolei w konieczny sprzęt i elektryfikacji niektórych węzłów kolejowych. Dalej idą według wysokości przeznaczonych na import wydatków, Ministerstwa: Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Odbudowy. Dla rolnictwa przewiduje się sprowadzenie z zagranicy większej ilości traktorów i koni i różnych maszyn rolniczych oraz bydła i trzody chlewnej (na cele hodowli).

W dziedzinie odbudowy zamierza się przywóz maszyn i urządzeń dla przemysłu budowlanego.

Przywóz dóbr służących dla podniesienia zdrowia, oświaty i sztuki stanowi 7 proc. wydatków importowych. Główny nacisk położony jest w tej dziedzinię na wyposażenie szkolnictwa wyższego i zawodowego w pomoce naukowe.

Na odcinku zdrowia przewiduje się zaopatrzenie ubezpieczalni społecznych oraz prywatnych gabinetów lekarskich w dostateczną ilość sprzętu medycznego oraz wyposażenie laboratoriów naukowych i doświadczalnych w potrzebne maszyny i aparaty.

Pokaźne kredyty przeznaczone zostały Planem Inwestycyjnym na import dla spółdzielczości i sektora prywatnego.

Akademia medyczna w Szczecinie

Szczecin (ZAP). Zapadła decyzja utworzenia w Szczecinie Akademii Medycznej. Na czele nowej szkoły wyższej Pomorza Zachodniego stanie prof. Dr Groer, któremu powierzone zostały wszystkie prace organizacyjne. Akademia rozpocznie swe czynności jeszcze w roku 1948.

Decyzja powyższa ma wielkie znaczenie zarówno dla Szczecina jak i dla całego Pomorza Zachodniego.

W kwietniu otwarcie opery w Gdańsku

Gdańsk (ZAP). W kwietniu 1948 r. zapowiedziano otwarcie w Gdańsku pierwszego na Wybrzeżu teatru operowego. Będzie on miał swoją siedzibę zimową w odremontowanym budynku teatru „Polonia" we Wrzeszczu, siedzibą zaś letnią opery będzie — Opera Leśna w Sopocie, najpiękniejsza letnia opera Europy.